

ESTUDO DE CASO SOBRE OS ASPECTOS DA REABILITAÇÃO URBANA *VERSUS* REABILITAÇÃO DE EDIFÍCIOS EM DIFERENTES OBRAS DE CONSTRUÇÃO CIVIL

Camilla de Abreu e Silva⁽¹⁾

camilla.abreu@poli.ufrj.br

Pedro Felipe Gomes de Oliveira⁽²⁾

pfgoliveira@poli.ufrj.br

ÁREA: REABILITAÇÃO

Resumo

Frequentemente utilizada em discursos políticos atuais, a reabilitação urbana é, de fato, uma ferramenta muito importante. Demarca uma mudança de postura nos profissionais de Construção Civil ao ressaltar a conscientização sobre os impactos causados pela Cadeia Produtiva da Indústria da Construção, seja na geração de resíduos, na exploração dos recursos naturais ou, até mesmo, na ocupação de territórios urbanos. Entretanto, a generalização do termo para fins de sua promoção acarreta na banalização do mesmo. Isto acontece pois, por vezes, a reabilitação de um determinado edifício não – necessariamente – considera a revitalização dos arredores, a geração de empregos e atividades locais. Assim, é crucial delimitar que a reabilitação urbana envolve uma equipe multidisciplinar de profissionais empenhados em objetivos também sociais e econômicos, devendo trabalhar em conjunto com o Estado. Por esta razão, a presente pesquisa utiliza-se do embasamento de revisões bibliográficas e da análise crítica para desvendar o estabelecimento de práticas e medidas que distinguem estes dois termos. São estudadas construções diferentes e analisadas as efetivas benfeitorias atingidas por tais intervenções, assim como o impacto que imprimiram no entorno. Este trabalho igualmente se utilizará de entrevistas aos profissionais considerados autoridades no assunto, buscando compreender a aplicabilidade da requalificação de espaços construídos, benfeitorias urbanas, técnicas sustentáveis empregadas ou recuperação de áreas degradadas às obras estudadas.

Palavras-chave: Reabilitação Urbana,
Reabilitação de Edifícios
Museu de Arte do Rio (MAR)
Cidade das Artes
Porto Maravilha

PATORREB 2018

(1) Graduação em Engenharia Civil com ênfase em Construção Civil, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Departamento de Construção Civil (DCC).

Mestranda em Engenharia Urbana, Universidade Federal do Rio de Janeiro (PEU/UFRJ)

(2) Graduação em Engenharia Civil com ênfase em Geotecnia, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Departamento de Construção Civil (DCC).

Mestrando em Gestão de Energia, Instituto Superior Técnico de Lisboa (IST)

ESTUDIO DE CASO SOBRE LOS ASPECTOS DE LA REHABILITACIÓN URBANA FRENTE A LA REHABILITACIÓN DE EDIFICIOS EN DIFERENTES OBRAS DE CONSTRUCCIÓN CIVIL

Camilla de Abreu e Silva

camilla.abreu@poli.ufrj.br

Pedro Felipe Gomes de Oliveira

pfgoliveira@poli.ufrj.br

AREA: REHABILITACIÓN

Resumen

A menudo utilizada en discursos políticos actuales, la rehabilitación urbana es, de hecho, una herramienta muy importante. En el caso de la construcción de viviendas, en la explotación de los recursos naturales o, incluso en la ocupación de territorios urbanos, en la explotación de los recursos naturales o en la ocupación de territorios urbanos. Sin embargo, la generalización del término para fines de su promoción acarrea en la banalización del mismo. Esto ocurre porque, a veces, la rehabilitación de un determinado edificio no necesariamente - considera la revitalización de los alrededores, la generación de empleos y actividades locales. Así, es crucial delimitar que la rehabilitación urbana involucra un equipo multidisciplinario de profesionales comprometidos en objetivos también sociales y económicos, debiendo trabajar en conjunto con el Estado. Por esta razón, la presente investigación se utiliza del fundamento de revisiones bibliográficas y del análisis crítico para desvelar el establecimiento de prácticas y medidas que distinguen estos dos términos. Se estudian construcciones diferentes y analizadas las efectivas mejoras logradas por tales intervenciones, así como el impacto que imprimieron en el entorno. Este trabajo también se utilizará de entrevistas a los profesionales considerados autoridades en el asunto, buscando comprender la aplicabilidad de la recalificación de espacios construidos, mejoras urbanas, técnicas sostenibles empleadas o recuperación de áreas degradadas a las obras estudiadas.

Palabras clave: Rehabilitación Urbana

Rehabilitación de Edificios

Museo de Arte del Río (MAR)

Ciudad de las Artes

Porto Maravilha



1. INTRODUÇÃO

Dados os mais recentes *cases* bem sucedidos, não é surpresa a crescente popularidade do termo “reabilitação”. Conforme a Câmara Municipal de Seixal (2017)¹ bem resume, a efetiva reabilitação urbana consiste em uma intervenção urbana aplicada em um dado território em que deseja-se a conservação de seu patrimônio histórico e/ou cultural, integral ou parcialmente, através de obras e ações de gestão pública para o estímulo ao remodelamento/beneficiação, construção, reconstrução ou alteração dos edifícios nele presentes. Desta maneira, deve-se observar ao mesmo tempo melhoria das condições de habitabilidade e da qualidade de vida dos arredores.

Appleton (2010)² ressalta que a adoção de práticas reabilitadoras, em detrimento da construção de edificações novas, incorpora valores habitualmente não considerados, como proteção ambiental, preservação de valores culturais e vantagens econômicas. A compreensão de que conjuntos antigos de edifícios são um registro da evolução histórica e cultural de uma sociedade, a diminuição de emissões de gases nocivos e resíduos sólidos gerados ao longo da Cadeia Produtiva da Construção Civil – através da obtenção de nova matéria-prima, produção de elementos construtivos ou, até mesmo, resíduos de demolição, tal como dito por Silva (2017)³ – e a redução de custos gerados por licenciamentos, logística de demolições e estaleiros, são algumas das vantagens obtidas através da reabilitação, apontadas pelo autor.

Segundo Lopes (1998), conforme citado por Pasquotto (2016)⁴, uma das possíveis razões para a crescente popularidade do termo seria a ambição de políticas e planejamento urbano estratégico em promover a potencialização de oportunidades de atração de investimentos para uma dada cidade. Assim, seja através da criação de localizações privilegiadas, indução da demanda por “intermédio da oferta de produtos imobiliários diferenciados às classes sociais solventes” ou, até mesmo, “a valorização positiva da reputação da cidade para captação de investimentos externos, são infinitas as estratégias possíveis para o fomento ao *marketing* urbano”.

Contudo, ainda segundo a autora, o objetivo de assegurar o “status no contexto internacional por meio da transformação do espaço urbano em ‘vitrine’ teria consequências territoriais marcantes”. Dentre aquelas exploradas ao longo deste trabalho, pode-se exemplificar a gentrificação do local reabilitado, gerada quando os objetivos para sua execução são estimulados predominantemente pela iniciativa privada para fins de especulação imobiliária. Assim, os habitantes locais são impactados com o aumento do custo de vida e, não raramente, são obrigados a mudarem-se para localidades mais acessíveis financeiramente.

Morais (2017)⁵ responsabiliza os impactos negativos de uma reabilitação equivocadamente motivada à banalização do uso do termo. Quando a revitalização dos arredores, a geração de empregos e estímulo às atividades locais não são o objetivo, tampouco a realização utiliza-se de uma equipe de profissionais multidisciplinar, o que ocorre possivelmente é somente a reabilitação de edifícios: ainda relevante sob a perspectiva sustentável, porém de caráter menos abrangente e frequentemente realizada por órgãos governamentais.



Por esta razão, a presente pesquisa utiliza-se do embasamento de revisões bibliográficas e da análise crítica para desvendar o estabelecimento de práticas e medidas que distinguem estes dois termos. São estudadas construções diferentes e analisadas as efetivas benfeitorias atingidas por tais intervenções, assim como o impacto que imprimiram no entorno. Este trabalho igualmente se utilizará de entrevistas aos profissionais considerados autoridades no assunto, buscando compreender a aplicabilidade da requalificação de espaços construídos, benfeitorias urbanas, técnicas sustentáveis empregadas ou recuperação de áreas degradadas às obras estudadas.

2. INTERVENÇÕES URBANAS

De acordo com Roders (2007)⁶, são muitas as intervenções urbanas possíveis. Dentre aquelas em que, para sua execução, não é necessária a observação de aspectos como viabilidade logística, *briefing* aos profissionais envolvidos sobre a história do empreendimento e/ou entorno, pré-projeto, projeto e respectiva construção, destacam-se as práticas de privação e de demolição. Tais intervenções são adotadas quando não há a preocupação quanto a manutenção de um edifício e/ou das características de seu entorno, através de uma ação lenta (privação) ou rápida (demolição).

Ainda segundo o autor, as demais intervenções envolveriam a preservação, a conservação, a restauração, a reabilitação e a reforma. Embora frequentemente empregados como equivalentes, “**preservação**” e “**conservação**” são outro exemplo de conceitos utilizados equivocadamente. Enquanto o primeiro implica na restrição do uso de uma dada edificação para fins de proteção da mesma – dado um estado comprometido ou impossibilitação de uso, mesmo que de maneira consciente e planejada –, o segundo refere-se a uma edificação em efetiva utilização, cuja prática de manutenção beneficiaria a “capacidade funcional da edificação e seus sistemas constituintes, atendendo às necessidades e segurança dos seus usuários” (ABNT, 2013)⁷. Nesta última e para todas as demais, os aspectos anteriormente citados devem ser considerados para sua execução. Para estes, Amancio (2011)⁸ bem resume que “**restauração**” envolve “colocar em bom estado um edifício de valor histórico”, “**reabilitação**” é recuperar funções prévias interrompidas por falta de manutenção adequada e “**reforma**” é dar uma nova forma a uma edificação.

No que tange as características urbanísticas do entorno – e não necessariamente da edificação em si –, as intervenções supracitadas realizadas podem ter seus efeitos percebidos. Através da demolição de edifícios, é promovida a **renovação urbana**, considerada controversa por muitos estudiosos. Isto pois, enquanto promove a readaptação da cidade às necessidades econômicas e sociais contemporâneas de seus cidadãos – como apontado por Le Corbusier (1943) através de Cunha (1999)⁹ –, o faz em contraponto à demolição de construções consideradas por muitos dignas de conservação.

Ainda há um segundo gênero de interferência urbana promovida pela construção civil: a **reabilitação urbana**. Cunha (1999)⁹ explora o conceito ao resumí-lo como um processo integrado, idealizado e aplicado por uma equipe multidisciplinar, em uma área através de práticas como a conservação e/ou restauração de edificações – denominada como “reabilitação física” –, além da “dinamização do tecido econômico e social” – denominada como “revitalização funcional” –. Esta última, aliás, é um terceiro método de intervenção urbana que, juntamente com a resignificação urbana, não utiliza-se necessariamente da alteração e/ou criação de elementos construtivos para impactar a cidade. Assim, a



revitalização urbana implica em estratégias de gestão pública para a promoção da inclusão, integração e estímulo de áreas anteriormente degradadas e isoladas social e financeiramente, pelas quais Moura *et al* (2006)¹⁰ argumenta contribuírem para a valorização do local. Por trata-se de um processo de médio prazo para efetiva implantação, difere da **requalificação urbana**, outra forma de intervenção urbana: visando a melhoria das condições de vida da população e o incentivo ao desenvolvimento cultural, social e econômico, edificações têm seus usos prévios substituídos por novos, mais pertinentes às necessidades locais.

3. ESTUDOS DE CASO

3.1. Museu de Arte do Rio (MAR)

3.1.1. Contexto Histórico

Constituído pela conversação entre o antigo Palacete Dom João VI e o edifício do Terminal Rodoviário Mariano Procópio, o conjunto do Museu de Arte do Rio (MAR) localiza-se no bairro portuário carioca da Praça Mauá.

O primeiro, construído entre 1913 e 1916, possui estilo arquitetônico eclético e foi utilizado como a sede da “Inspetoria de Portos, Rio e Canais”, renomeada “Empresa Brasileira de Portos” (PORTOBRAS) em meados da década de 1970. Em 05 de Outubro de 2002, o edifício foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) através do Decreto-lei nº 19.002/2000. A ele, foi atribuída importância histórica e cultural por elementos externos – como as balaustrada e “elementos arquitetônicos e decorativos característicos da tipologia estilística das fachadas” (*apud* Silva *et al*, 2017)¹¹ – bem como internos – por exemplo, revestimentos e “elementos decorativos característicos da tipologia estilística” –. Apesar do reconhecimento de sua importância, no entanto, o edifício não obteve manutenção adequada para sua conservação ou quaisquer cuidados para mitigação de vandalismos e ações de intempéries/tempo, mesmo sob administração do Instituto de Seguridade Social desde a década de 1980.

No segundo, construído em meados da década de 1940, foi sede administrativa da Polícia Marítima e, inaugurado em seu pavimento térreo em 1950, o primeiro terminal rodoviário interestadual da cidade. Durante sua história, o edifício abrigou as instalações do Hospital da Polícia Civil José da Costa Moreira, além de diversas salas comerciais. Em 21 de julho de 2004, foi tombado pelo IPHAN através do Decreto-lei nº 24.420/2004, quando foi incluído na “área de proteção do ambiente cultural” dos arredores da construção próxima do Mosteiro de São Bento. O referido terminal teve suas operações interrompidas definitivamente em 2011, após sua desapropriação para participação nas obras do futuro MAR.

Com a promoção da conversação entre edifícios, foi promovida a restauração do Palacete Dom João VI e sua requalificação ao transformá-lo em um Pavilhão de Exposições para o conjunto. Ainda, Silva *et al* (2017)¹¹ apontam que sua agregação ao prédio vizinho para que o mesmo fosse requalificado como uma escola de arte, entre os anos de 2009 e 2013, demonstra o reconhecimento do potencial cultural das instalações do MAR como parte integrante do projeto “Porto Maravilha”, a ser explorado mais adiante neste trabalho.

3.1.2. Intervenções Urbanas

Por meio de Reabilita (2007)¹², compreende-se que a complexidade empregada na reabilitação de um edifício e/ou área é definida pelas necessidades previamente estabelecidas pelo projeto do empreendimento, podendo requerer desde pequenos reparos – como reconstituição de revestimentos – a grandes intervenções – como recuperação estrutural –. Deste modo, conforme apontado por Silva *et al* (2017)¹¹, “as intervenções de reabilitação realizadas no MAR foram muito profundas”, envolvendo técnicas de restauro e reforço de elementos estruturais para que o conjunto resultasse em “padrões superiores aos existentes”.

- **Restauração de Edifícios**

Durante a restauração dos edifícios, iniciada em meados de 2010, aspectos sobre a conservação das características estilísticas das fachadas e elementos construtivos foram observados. Isto pois, sendo ambos tombados pelo IPHAN, toda e qualquer alteração realizada deveria ser, imperativamente, analisada e autorizada pelo órgão, além de vistoriada durante e após a sua realização. De todo modo, as alterações realizadas não foram de todo imobilizadas, uma vez que o referido tombado referia-se especificamente ao corpo central do edifícios, o que permitiu intervenções no layout interno desde que o elevador, o hall de entrada e a escada de madeira fossem restaurados.

As fachadas de ambos os edifícios podem ser observadas nas Figuras 01 e 02, antes e depois das obras de restauração.



Figura 01: Fachadas originais do Palacete Dom João VI (dir.) e Terminal Rodoviário (esq.).

Fonte: Porto (2011) 



Figura 02: Fachadas restauradas do Palacete Dom João VI (dir.) e Terminal Rodoviário (esq.).

Fonte: Porto (2011) 

Appleton (2010)² ressalta que edifícios antigos são afetados por diversos tipos de anomalias relacionadas a elementos estruturais e não-estruturais. Isto ocorre dado o comportamento de fundações e estruturas ao longo dos anos, podendo causar graves deficiências de segurança e, até mesmo, risco de colapso de um edifício. Assim, potencializadas pela ausência de quaisquer tipos de manutenção pelos administradores, algumas das patologias possíveis são causadas por perturbações de escavações para construções adjacentes, alteração das condições de cargas nas fundações devido a alterações do uso original dos edifícios e demolição de estruturas interiores para abertura de grandes vãos e montras para salas/lojas comerciais.



Contudo, no que se refere às estruturas originais do conjunto, foram mantidas as colunas metálicas, o sistema de treliças e as lajes esbeltas, apesar de receberem reforço em concreto armado e uma estrutura metálica extra para adequação ao novo *layout*, a ser explorado no próximo tópico.

Ainda, de acordo com Gomes (2014) tal como citado por Silva *et al* (2017)¹¹, dentre as atividades de restauro desenvolvidas, pode-se citar: “restauração de rebocos, tratamento de trincas e fissuras de revestimento, reconstituição das cimalthas, frisos, cercaduras e ladrilhos hidráulicos, restauro da ornamentação aplicada, recuperação de fissuras e microfissuras dos ornatos, pintura dos ornatos e catalogação das esquadrias que foram retiradas e identificação para restauração e pintura”. Conforme os autores, houve o aproveitamento de cerca de 66,77% de toda a construção prévia, indicando grande redução dos impactos ambientais usualmente gerados., culminando na obtenção d acertificação ambiental “*Leadership in Energy and Environmental Design*” (LEED Silver) ao conjunto.

- **Retrofit e Conversação entre Edifícios**

Para que o conjunto fosse formado, a conversação entre edifícios foi promovida através de uma praça suspensa na cobertura do prédio do Terminal Rodoviário e uma passarela na fachada traseira, considerada um dos traços mais marcantes do projeto, com 46 metros de comprimento e estrutura metálica. Silva *et al* (2017)¹¹ aponta que, para que o conjunto funcionasse de maneira integrada e eficiente, foi estabelecido o acesso pelo térreo do edifício modernista pelo qual seria continuado por um elevador que transportaria os visitantes à cobertura, sendo a visitação permitida através da passarela e escadas helicoidal ao pavilhão de exposições de maneira descendente.

Amancio (2011)⁸ resume *retrofit* como um meio de “intervir de maneira a modernizar os sistemas prediais” a fim de promover a renovação de um dado edifício, de modo que o patrimônio seja conservado porém as necessidades do mundo moderno sejam atendidas – preocupação de Le Corbusier (1943) tal como exposto por Cunha (1999)⁹. Assim, segundo GC (2013) *apud* Silva *et al* (2017)¹¹, toda a rede de utilidades – sistemas de iluminação, refrigeração, som, rede hidráulica, incêndio, etc. – foi instalada em *shafts* nas laterais do palacete, com acabamento oculto para não haver interferência na estética das fachadas, de maneira a permitir que cada salão pudesse funcionar de maneira independente.

- **Reabilitação Urbana**

Como parte de um processo reabilitatório urbano bem sucedido, é notória a promoção, dentre outros, da requalificação urbana dos prédios do conjunto e a revitalização da área. Parte deste sucesso deve-se à integração de práticas como a conservação e/ou restauração de edificações, cuja importância é bem explorada por Appleton (2010)², e a dinamização do tecido econômico e social.

- **Requalificação Urbana**

O processo reabilitatório do conjunto de edifícios do MAR promoveu, dentre outros, a requalificação urbana dos mesmos. Visando a melhoria das condições de vida da população e o incentivo ao desenvolvimento cultural, social e econômico, o Palacete Dom João VI foi convertido em um **Pavilhão de Exposições**, enquanto o Terminal Rodoviário foi

transformado na Escola de Artes “**Escola do Olhar**”. Todas as intervenções urbanas promovidas na região têm como objetivo a promoção da reestruturação da área, por meio da articulação, ampliação e – tal como feito no MAR – requalificação dos espaços públicos.

- **Revitalização Urbana**

O emprego de estratégias de gestão pública para o incentivo à inclusão dos prédios do conjunto ao processo reabilitatório do Porto Maravilha foi crucial para a revitalização de todo o entorno do MAR. Deste modo, o que anteriormente era uma área degradada e isolada social e financeiramente, passou a ter sua acessibilidade garantida pelo projeto do VLT (veículo leve sobre trilhos), linha ferroviária com baldeações entre outros modais da cidade. Além disso, foi promovida a revitalização funcional, definida anteriormente por Cunha (1999)⁹, através da implantação de serviços de cafeterias e bistrôs na área da cobertura do conjunto.

3.2. Cidade das Artes

3.2.1. Contexto Histórico

Popularmente conhecido como “Cidade da Música”, o complexo cultural da “Cidade das Artes” é localizado no bairro carioca da Barra da Tijuca. Seu projeto, de autoria do arquiteto francês Christian de Portzamparc, foi apresentado pelo então prefeito César Maia em outubro de 2002, que previa sua inauguração para o final do ano de 2004. Segundo Tardáguila (2011)¹⁴, o objetivo do projeto era estabelecer uma versão do *Lincoln Center for the Performing Arts*, complexo de edifícios nova-iorquino que abriga doze companhias de dança.

Entretanto, foram inúmeros os excedentes no prazo e orçamento. Em uma das ocasiões, em agosto de 2008, teve sua inauguração embargada pelo Corpo de Bombeiros Militares do Estado do Rio de Janeiro (CBMERJ), justificada pela ineficiência do sistema de prevenção e combate ao incêndio e pânico.

Somente foi inaugurada em janeiro de 2013, sob a gestão do prefeito seguinte, Eduardo Paes. Atualmente, é a sede da Orquestra Sinfônica Brasileira (OSB), considerado um dos principais dentro de espetáculos musicais do estado e possui a segunda maior sala de concertos de orquestra sinfônica da América Latina, com capacidade para 1.222 lugares, além de dez salas de ensaio, três salas de cinemas, um restaurante e um espaço para exposições.

3.2.2. Intervenções Urbanas

Em entrevista à Tardáguila (2011)¹⁴, o então secretário municipal de Cultura Emilio Kalil expressou que a intenção do projeto era a reurbanização do local, tal como ocorreu com o *Parc La Villette*, parque cultural localizado no 19^{ème} *arrondissement* de Paris que, em 1867 sob ordens de Napoleão III, foi convertido a partir de um antigo abatedouro. À época, ainda era prevista a implantação de uma organização social para promover a manutenção estrutural, técnica e administrativa do local, além de fundos independentes de apoio à cultura, para incentivo aos programas de dança (FADA), música (FAM) e patrimônio cultural (Propac).



Contudo, a realidade foi diferente. Pasquotto (2016)⁴ explora o fato do empreendimento ter sido epicentro de várias polêmicas durante e após sua construção. Segundo a autora, “apesar da implantação do complexo seguir os ditames do planejamento urbano estratégico e *marketing* urbano, ela não resultou em transformações significativas para a região”, não atingindo os objetivos preconizados por esse modelo de planejamento.

Ainda, com virtualmente nenhuma manutenção preventiva e/ou corretiva, a Cidade das Artes começou a apresentar patologias inerentes de seu abandono. Em uma tentativa de conservar um patrimônio recém-inaugurado, bem como manter os custos de manutenção de seu funcionamento, a Prefeitura investiu recursos da ordem de R\$ 37,3 milhões no complexo. Magalhães (2016)¹⁵ aponta que, em contrapartida, somente foram arrecadados R\$ 5,9 milhões no mesmo ano. Na mesma reportagem, o ex-prefeito César Maia questiona, no entanto, a falta de intenção da gestão administrativa em promover a revitalização efetiva através do empreendimento, uma vez que trata-se de um local altamente valorizado e o mesmo não tenha atingido sua capacidade de geração de receitas até o momento, tendo sido intencionalmente transformado em um complexo inutilizado.

3.3. Porto Maravilha

3.3.1. Intervenções Urbanas

Tal como anteriormente citado por Reabilita (2007)¹², as intervenções realizadas pelo projeto do Projeto do Porto Maravilha foram extremamente profundas, visto a complexidade das transformações promovidas. Dada a variedade de transformações executadas, é evidente que o objetivo do empreendimento tenha sido a reabilitação de todo o entorno.

- **Restauração e Requalificação de Edifícios**

Além da restauração promovida nos prédios do conjunto do “**Museu de Arte do Rio**” (MAR), discutido no item 3.1, outras intervenções com o objetivo de restauro de edifícios foram executadas. O “**Centro Cultural José Bonifácio**” (CCJB) foi reinaugurado em 20 de novembro de 2013 como um ponto histórico e arqueológico de cultuação à herança africana. Durante sua restauração, o centro foi incrementado com um acervo de cultura africana, além de grandes ícones e personalidades desta. O espaço teve seu interior requalificado ao passar a abrigar atividades acadêmicas e manifestações pedagógicas e culturais que promovam discussões e conscientização sobre sua contribuição para a formação da sociedade atual do país.

Em adição, foram realizados restauros nos **Galpões da Gamboa**, anteriormente utilizados como armazéns durante o período do Ciclo do Café da cidade, atualmente utilizados como espaço para eventos de todas as espécies, como o anual *Biergarten*. A **Igreja São Francisco da Prainha**, de 1696 e tombada pelo IPHAN, também sofreu restauros e foi reinaugurada em julho de 2015.

- **Reabilitação e Revitalização Urbana**

A reabilitação urbana é uma “forma de intervenção no território em que o patrimônio é mantido, no todo ou em parte substancial, e modernizado através de obras de remodelação ou beneficiação, construção, reconstrução ou alteração de edifícios” (Appleton, 2010)².

Deste modo, é imprescindível garantir a geração de melhores condições de habitabilidade nos edifícios e na melhoria da qualidade de vida no entorno.

Deste modo, dentre algumas das muitas intervenções implementadas para a promoção da supracitada melhoria, podem ser citadas: a implantação de uma rede de ciclovias de 17km de extensão além da instalação de bicicletários do programa “**Bike Rio**”, plantio de cerca de 15 mil mudas de árvores visando a compensação ambiental dos impactos gerados pelas obras, implantação de uma rede de ferrovias de 28km de extensão para o “**VLT**”, reurbanização de 70km de vias e calçadas, reconstrução de 700km de redes de infraestrutura urbana, dentre outros.

- **Renovação Urbana**

Apontado por muitos autores como um dos motivos para a degradação da região portuária carioca, a construção do **Elevado da Perimetral**, em meados da década de 1970, permitiu a comunicação entre o centro e zona sul à zona norte da cidade. Sua implantação foi um reflexo de uma prévia era de fomento à indústria automobilística sendo seu objetivo exercer o papel de uma via expressa entre a Ponte Rio-Niterói, a Linha Vermelha, a Avenida Brasil e o Aeroporto Santos Dumont. Contudo, os infinitos engarrafamentos, o abandono do centro da cidade e o crescimento da demanda de trabalho direcionado para locais mais distantes, contribuíram para a inutilização do elevado. Assim, em fevereiro de 2013, a demolição foi autorizada e a primeira viga de aço foi retirada. Após seu término, que contou com várias técnicas e etapas diferentes, houve maior visibilidade para a apreciação das paisagens naturais locais, além de edifícios históricos e museus locais.

Como alternativa à anterior via expressa, foi executado o “**Túnel Rio 450**”, nomeado em homenagem ao aniversário de 450 anos da cidade, sendo o segundo maior da região com extensão de 4,8 km.

Ainda, no local, foi construído o “**Museu do Amanhã**”, projetado pelo celebrado arquiteto espanhol Santiago Calatrava. Inaugurado em meados de 2015, suas exposições integram ciência e linguagem artística, através do uso de tecnologia como plataforma para imersão de seus visitantes aos recursos audiovisuais e experiências científicas, desenvolvidos por instituições de renome internacional.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Segundo Croitor (2008), através de Silva *et al* (2017)¹¹, a promoção de conceitos como o aproveitamento da infraestrutura existente no entorno e a preservação do patrimônio histórico e cultural é efetivada através da reabilitação de edifícios. Deste modo, a adoção desta prática acarreta inúmeros benefícios, como economia e eficiência na conservação de imóveis tombados. Ainda, como bem ressalta o autor, oferece a oportunidade de suprimento de uma demanda cada vez mais urgente gerada pelo déficit habitacional nas grandes cidades.

Por sua vez, a reabilitação do espaço urbano é, indubitavelmente, vantajosa para uma cidade: ao considerar os fatores impactantes e influenciadores do entorno – econômica, social e culturalmente –, contribui para uma maior integração de áreas anteriormente sentenciadas à inospitalidade de desenvolvimento de atividades que pudessem auxiliar



em suas expansões. Exemplo flagrante seria a implantação da linha ferroviária do “VLT”, parte integrante do projeto “Porto Maravilha”, ao promover o acesso à área a partir de tantas outras, permitir integração modal de transportes e acelerar o desenvolvimento de diversos setores locais e próximos.

Embora ambos sejam indiscutivelmente vantajosos para qualquer cidade, Morais (2017)⁵ aponta que o uso dos respectivos termos deve ser feito com cautela, para que nenhum perca sua credibilidade e efetiva utilidade. É essencial ressaltar que, ainda conforme a mesma, “a reabilitação urbana é uma tarefa [do Poder] Público” incumbida por iniciativas e leis fomentadoras e mantenedoras. Em contrapartida, no que tange os edifícios, não raramente cabe aos órgãos regulatórios analisar e decretar a conservação dos mesmos para que se promova sua reabilitação. Àqueles aos quais não cabe tombamento, é reservada à consciência e ao interesse de seus proprietários privados iniciativas reabilitatórias.

De todo modo, o presente artigo não intenta, de modo algum, eleger uma categoria mais importante em detrimento da outra. A reabilitação de edifícios é, inquestionavelmente, necessária para a preservação de valores culturais e históricos, além de ambientalmente preferível, uma vez que as emissões de gases e geração de resíduos sólidos da construção civil seriam mitigadas. Muito provavelmente, seria uma prática mais amplamente adotada caso houvesse facilitação por meio de incentivos fiscais, por exemplo, além de menor burocracia – gerada atualmente pela ambiguidade na legislação e normas existentes, além de um processo fiscalizatório desanimador. Em paralelo, a reabilitação urbana possui diversos benefícios evidentes, muitos já explorados neste texto.

O que intenta-se é chamar a atenção para uma prática exponencialmente utilizada por agentes públicos insuficientemente orientados. Um processo reabilitatório urbano deve ser comprometido com o desenvolvimento de sua própria população, como uma estratégia de renovação pública. Ao ser utilizado como *marketing* político, como bem abrangido por Pasquotto (2016)⁴, perde sua essência e propósito maior. É certo que “a valorização do capital internacional por meio de medidas de resstruturação urbana” possibilita maior visibilidade internacional e interesse por investimentos de capital externo. Contudo, o custo do *marketing* urbano sem um devido planejamento estratégico pode acarretar em desperdício de verba pública, descrédito perante o mercado internacional e consequências marcantes para a população, como a gentrificação, o aumento descomunal do custo de vida e a diminuição de oportunidades de emprego, causando, inclusive, êxodo fundiário e ocupações irregulares.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- (1) CÂMARA MUNICIPAL DE SEIXAL, CMS. **ARU – Reabilitação Urbana**. Disponível em: <<http://www.cm-seixal.pt/aru/reabilitacao-urbana>>. Data de acesso: 30 de outubro de 2017.
- (2) APPLETON, J. **Reabilitação de Edifícios Antigos e Sustentabilidade**. VI Encontro Nacional de Estudantes de Engenharia Civil, ENEEC. Évora, 2010.
- (3) SILVA, C. A. **Processo de Implantação da Certificação AQUA em Empreendimento de Edificações Comercial e Residencial**. Dissertação de Graduação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.
- (4) PASQUOTTO, G. B. **O Edifício Cultural como Estratégia de Intervenção Urbana: A Cidade das Artes na Barra da Tijuca**. Dissertação de Doutorado, Universidade São Paulo, São Paulo, 2016.



- (5) MORAIS, P. **Reabilitação urbana versus reabilitação de edifícios**. 2017. Disponível em:< <https://www.publico.pt/2017/04/06/economia/opinia/reabilitacao-urbana-versus-reabilitacao-de-edificios-1767812>>. Data de acesso: 30 de outubro de 2017.
- (6) RODERS, A. P. **Re-Architecture: Lifespan Rehabilitation of Built Heritage**. Dissertação de Doutorado, *Technische Universiteit Eindhoven*, Holanda, 2007.
- (7) ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 15.575: Edificações Habitacionais – Desempenho – Parte 1 – Requisitos Gerais**. 2013. Disponível em:< http://www.caubr.gov.br/wp-content/uploads/2015/09/2_guia_Normas_final.pdf>. Data de acesso: 02 de novembro de 2017.
- (8) AMANCIO, R. C. A., FABRICIO, M. M. **Reabilitação de Edifícios Antigos para HIS: O Diagnóstico em Três Estudos de Caso**. 2º Simpósio Brasileiro de Qualidade do Projeto no Ambiente Construído. Rio de Janeiro, 2011, pp. 571-584.
- (9) CUNHA, M. L. S. O. **A Intervenção na Cidade Existente**. Revista Millenium, 1999. Disponível em:< http://www.ipv.pt/millenium/pers13_6.htm>. Data de acesso: 02 de novembro de 2017.
- (10) MOURA, D., GUERRA, I.; SEIXAS J. *et al*, **A Revitalização Urbana – Contributos para a Definição de um Conceito Operativo**. Revista Cidades, Comunidades e Territórios, 2006. Disponível em:< <http://revistas.rcaap.pt/cct/article/view/9228/6675>>. Data de acesso: 02 de novembro de 2017.
- (11) SILVA, M. R., QUALHARINI, E. L., COSTA, P. O. **Reabilitação Predial no Contexto do Museu de Arte do Rio (MAR)**. 8º Congresso Luso-Moçambicano de Engenharia/V Congresso de Engenharia de Moçambique. Maputo, Setembro, 2017, pp. 449-462.
- (12) REABILITA. **Diretrizes para Reabilitação de Edifícios para HIS – As Experiências em São Paulo, Salvador e Rio de Janeiro**. Organizadores: Witold Zmitrowicz, Valéria Cusinato Bomfim. Rio de Janeiro, Julho, 2007, pp. 246.
- (13) PORTO, H. **Museu de Arte do Rio: Antes e Depois**. O Globo, 2011. Disponível em:< <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/mar-museu-de-arte-do-rio-antes-depois/platb>>. Data de acesso: 02 de novembro de 2017.
- (14) TADÁRGUILA, C. **Secretário Municipal de Cultura diz que Cidade da Música ficará pronta em julho**. O Globo, 2011. Disponível em:< <https://oglobo.globo.com/cultura/secretario-municipal-de-cultura-diz-que-cidade-da-musica-ficara-pronta-em-julho-2798808>>. Data de acesso: 03 de novembro de 2017.
- (15) MAGALHÃES, L. E. **Cidade das Artes, na Barra, arrecadou R\$ 5,9 milhões**. O Globo, 2016. Disponível em:< <https://oglobo.globo.com/rio/cidade-das-artes-na-barra-arrecadou-59-milhoes-17622680>>. Data de acesso: 03 de novembro de 2017.